DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 7. Warszawa, 12 marca 1934 r. Rok XVI

4. LOTNICTWO CYWILNE.

T R E Ś Ć:

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

38.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 15 lutego 1934 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych, zaś co do § 6 punkt 1 lit. a), § 17 punkt 2, § 66 lit. b i c i w porozumieniu z Ministrem Skarbu, a co do § 6 punkt 1 lit. b) i § 17, punkt 2 również i w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej, wreszcie co do § 66 lit. c) w porozumieniu z Ministrami Spraw Zagranicznych oraz Przemysłu i Handlu—o podziale lotnisk na kategorje oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych.

(Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 18, poz. 142).

Na podstawie art. 22 ust. 2, art. 25 ust. 2, art. 39 ust. 3 i art. 85 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

§ 1. (1) Za lotniska w rozumieniu ust. 1 art. 21 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) uznaje się:

1) lotniska stałe — t. j. tereny lub powierzchnie wód, przeznaczone stale i przystosowane celowo do przylotu, postoju i odlotu statków powietrznych,

2) tereny pomocnicze—t. j. tereny lądowe, nieprzeznaczone stale lub nieprzystosowane zasadniczo do przylotu, postoju i odlotu statków powietrznych, jednakże posiadające rozmiary i naturalne właściwości, umożliwiające bezpieczny przylot, postój i odlot lekkich samolotów, posiadających krótki wybieg przy starcie i krótkie lądowanie oraz średnią szybkość lądowania.

(2) Za urządzenia pomocnicze w rozumieniu ust. 2 art. 21 tegoż prawa uznaje się:

1) budowle i urządzenia oraz przyrządy i znaki sygnalizacyjne na lotniskach, niezbędne dla zapewnienia normalnego ruchu lotniczego oraz bezpieczeństwa żeglugi powietrznej,

2) przyrządy i znaki sygnalizacyjne, niezbędne dla zapewnienia normalnego ruchu lotniczego oraz bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, znajdujące się poza obrębem lotnisk.

(3) Za przyrządy i znaki sygnalizacyjne w rozumieniu rozporządzenia niniejszego uznaje się wszelkie urządzenia sygnalizacyjne i świetlne, zarówno dla lotów dziennych, jak i nocnych, znajdujące się na lotniskach i w ich pobliżu oraz wzdłuż dróg powietrznych jako to: znaki lotnicze naziemne, napisy na nieruchomościach, przyrządy sygnałowe i świetlne, wieże latarń lotniczych i radjostacyj lotniczych (wraz z pomieszczeniami dla aparatury i obsługi) i t. p.

II. PODZIAŁ LOTNISK.

A. Podział techniczny.

§ 2. (1) Lotniska w zależności od położenia dzielą się na:

1) lotniska lądowe,

2) lotniska wodne, które mogą być:

a) lotniskami stałemi (wodowiska),

b) lotniskami ruchomemi (wyspy pływające, okręty-lotniska),

3) lotniska lądowo-wodne.

(2) Postanowienia rozdziału III rozporządzenia niniejszego nie dotyczą lotnisk pod 2) i 3), co do których zostaną wydane osobne rozporządzenia.

§ 3. (1) Lotnisko lądowe powinno składać się z 2 części, a mianowicie:

1) z pola wzlotów — t. j. części powierzchni lotniska przeznaczonej wyłącznie do kołowania, odlotu lub lądowania statków powietrznych oraz

2) z portu lotniczego — t. j. budowli, urządzeń mechanicznych i wszelkich innych urządzeń i pomieszczeń, położonych na oddzielnym od pola wzlotów terenie, a służących pośrednio lub bezpośrednio do postoju, napraw, przyjmowania, obsługi i zaopatrywania statków powietrznych, korzystających z danego lotniska oraz do przyjmowania i odprawy członków załogi, podróżnych, bagażu i towarów, przewożonych temi statkami. Niektóre lotniska o znaczeniu drugorzędnem mogą nie posiadać portu lotniczego, jeżeli władze lotnicze nie będą urządzenia takiego portu wymagały.

(2) Lotniska lądowe dzielą się w zależności od wielkości i stanu pola wzlotów na następujące kategorje:

1) pierwsza — do tej kategorji należą lotniska, posiadające wymiary dla startu i lądowania co najmniej 1.000 m, a przy odpowiednich sztucznych drogach startowych — co najmniej 900 metrów,

2) druga—do tej kategorji należą lotniska, posiadające wymiary co najmniej 700 m a przy odpowiednich sztucznych drogach startowych co najmniej — 600 m,

3) trzecia — do tej kategorji należą wszystkie inne lotniska nie odpowiadające warunkom wymienionym w pkt. 1) i 2),

4) czwarta — do tej kategorji należą wszystkie tereny pomocnicze (§ 1 ust. (1) punkt 2).

(3) Niezależnie od podziału na kategorje, lotniska lądowe dzielą się na klasy w zależności od ilości, stanu i jakości urządzeń i udogodnień znajdujących się na danem lotnisku.

(4) Podział lotnisk lądowych na klasy oraz szczegółowe warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać lotniska w celu zaliczenia ich do danej klasy ustalają osobne przepisy.

B. Podział administracyjny.

§ 4. Lotniska w zależności od właściciela dzielą się na:

1) lotniska stanowiące własność publiczną:

a) lotniska państwowe,

b) lotniska innych osób prawnych prawa publicznego (np. samorządów) oraz

2) lotniska stanowiące własność prywatną.

§ 5. (1) Lotniska państwowe dzielą się na:

1) lotniska wojskowe,

2) lotniska cywilne,

3) lotniska wspólne (wojskowo-cywilne).

(2) Postanowienia rozporządzenia niniejszego nie dotyczą lotnisk wojskowych oraz tych części lotnisk wspólnych, które są przeznaczone wyłącznie do użytku lotnictwa wojskowego.

§ 6. Lotniska wymienione w § 4 dzielą się w zależności od przeznaczenia na:

1) lotniska użytku publicznego, które mogą być jednocześnie:

a) lotniskami paszportowo-celnemi, jeżeli na lotniskach tych ma się odbywać odprawa paszportowa i celna statków powietrznych,

b) lotniskami sanitarnemi, jeżeli na lotniskach tych ma się odbywać kontrola sanitarna statków powietrznych,

c) lotniskami komunikacyjnemi, jeżeli przez lotnisko przechodzi regularna linja komunikacji lotniczej, a statki powietrzne komunikacyjne, oblatujące tę linję, lądują na danem lotnisku i odlatują z niego według rozkładów lotów;

2) lotniska użytku prywatnego (zamknięte dla ogółu), które mogą być:

a) bądź przeznaczone dla pewnych specjalnych celów, wyłączających inne cele, np. lotniska fabryczne, szkolne i inne specjalne,

b) bądź też służące do użytku jedynie dla pewnej określonej osoby lub grupy osób (lotniska użytku ściśle prywatnego).

III. ZAKŁADANIE I OTWIERANIE STAŁYCH LOTNISK LĄDOWYCH ORAZ KORZYSTANIE Z NICH.

A. Zakładanie lotnisk.

§ 7. Władze i instytucje państwowe, zamierzające założyć lotnisko, powinny nadesłać do Ministerstwa Komunikacji odpowiedni wniosek, do którego należy dołączyć w 3 egzemplarzach:

1) ogólny projekt techniczny budowy lotniska wraz z kosztorysem;

2) mapkę topograficzną w skali 1 : 100.000 z uwzględnieniem terenu zamierzonej budowy lotniska i jego okolic najbliższych oraz dróg komunikacyjnych, dojazdów i t. p.;

3) szczegółowy plan sytuacyjny warstwicowy terenu lotniska w skali 1 : 10.000, który to plan powinien uwzględniać:

a) projektowane granice pola wzlotów i portu lotniczego,

b) wszelkie przeszkody (jako to: budynki, wieże, kominy, anteny, napowietrzne linje telegraficzne, telefoniczne, elektryczne i t. p.), znajdujące się w promieniu 2 kilometrów od środka projektowanego pola wzlotów, z podaniem wysokości tych przeszkód,

c) wszelkie tereny, znajdujące się w odległości 2 kilometrów, licząc od granic projektowanego lotniska, na których byłoby możliwe lądowanie przymusowe poza obrębem tego lotniska;

4) opis techniczny, podający na podstawie pomiarów i studjów wstępnych oraz wierceń układu górnych warstw terenu, skład gleby, warunki odpływu wód opadowych, poziom wód gruntowych, głębokość i wartość podłoża pod względem fundowania tak terenu pola wzlotów, jak i terenu portu;

5) szkicowy przybliżony projekt plantowania i odwodnienia (nawodnienia), o ile zachodzi tego potrzeba;

6) ogólne plany wszelkich budowli i urządzeń pomocniczych wszelkiego rodzaju, które będą budowane lub zakładane na danem lotnisku.

§ 8. (1) W przypadkach wnoszenia podań o zezwolenie na założenie lotniska przez osoby i instytucje niewymienione w § 7 należy, oprócz załączników w paragrafie tym przewidzianych, dołączyć ponadto:

1) Plan finansowy budowy lotniska i program realizacji oraz dowód możliwości sfinansowania budowy.

2) Dowód stwierdzający:

a) obywatelstwo polskie, jeżeli właścicielem lub użytkownikiem lotniska będzie osoba fizyczna,

b) charakter prawno - publiczny, jeżeli właścicielem lub użytkownikiem lotniska będzie krajowa osoba prawna prawa publicznego,

c) obywatelstwo polskie prezesa i co najmniej 2/3 członków zarządu, jeżeli właścicielem lub użytkownikiem lotniska będzie krajowa osoba prawna prawa prywatnego,

d) obywatelstwo polskie spólników, jeżeli właścicielem lub użytkownikiem lotniska będzie spółka jawna.

3) W przypadkach przewidzianych pod lit. b), c) i d) punktu 2) dowód stwierdzający, że osoby fizyczne, ubiegające się o zezwolenie na założenie lotniska, a działające w imieniu danej osoby prawnej lub spółki jawnej, są do tego należycie upoważnione (wyciąg z rejestru handlowego lub odnośne upoważnienie i t. p.).

4) Dowód własności gruntu, przeznaczonego pod lotnisko, lub też jeżeli o uzyskanie zezwolenia na założenie lotniska ubiega się inna osoba niż właściciel terenu przeznaczonego pod lotnisko, dowód stwierdzający, że właściciel terenu zgadza się na założenie lotniska na tym terenie oraz na prowadzenie na nim wszelkich robót związanych z dostosowaniem tego terenu do warunków wymaganych dla urządzenia lotniska.

(2) Przedstawianie załączników przewidzianych w pkt. 1), 4) i 5) § 7 oraz w ust. 1 pkt. 1) paragrafu niniejszego nie jest wymagane przy ubieganiu się o zezwolenie na założenie lotniska użytku ściśle prywatnego (§ 6 pkt. 2), lit. b).

§ 9. (1) W razie potrzeby Minister Komunikacji udziela osobom interesowanym w założeniu lotniska użytku publicznego lub specjalnego (§ 6 punkt 2 lit. a) prawa wejścia na obcy grunt, celem umożliwienia poszukiwań przedwstępnych oraz sporządzenia pomiarów i planów.

(2) Uprawnienie powyższe nie daje prawa do uzyskania zezwolenia na założenie lotniska ani też żadnych innych uprawnień oprócz prawa wstępu na obcy grunt. Osoba interesowana obowiązana jest do pełnego odszkodowania za szkody, powstałe we własności i jej przynależnościach wskutek wykonywania swego uprawnienia.

(3) Do zezwolenia tego mają zastosowanie postanowienia § 19.

§ 10. (1) Po otrzymaniu podania o zezwolenie na założenie lotniska użytku publicznego (§ 6 pkt. 1) lub użytku specjalnego (§ 6 punkt 2, lit. a), Ministerstwo Komunikacji jeżeli uzna lotnisko za potrzebne dla żeglugi powietrznej, a projekt lotniska za możliwy do wykonania pod względem technicznym i finansowym, przesyła odpowiednio zaopinjowany odpis zgłoszenia wraz z załącznikami technicznemi do właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, celem komisyjnego zbadania.

(2) W przypadku, gdy projektowane lotnisko ma być zakładane przez urzędy i instytucje państwowe nie bada się finansowych możliwości wykonania lotniska.

(3) Przy ubieganiu się o zezwolenie na założenie lotniska użytku ściśle prywatnego (§ 6 punkt 2, lit. b) — Minister Komunikacji, po porozumieniu się z Ministrem Spraw Wewnętrznych i z zachowaniem postanowień § 14 rozporządzenia niniejszego udziela zezwolenia:

a) niezwłocznie — jeżeli nie zachodzi potrzeba badania na miejscu lub też

b) po przeprowadzeniu badań na miejscu przez swych rzeczoznawców wysłanych na koszt osoby interesowanej.

§ 11. (1) Po otrzymaniu zgłoszenia, nadesłanego przez Ministerstwo Komunikacji, wojewódzka władza administracji ogólnej zarządza postępowanie wyjaśniające na miejscu w drodze rozprawy ustnej.

(2) Opis projektowanego lotniska wraz z planami jego budowy powinien być podany do wiadomości publicznej przez wywieszenie, przynajmniej na 14 dni przed terminem rozprawy, ogłoszenia w siedzibie władzy, zarządzającej rozprawę oraz we wszystkich zainteresowanych gminach.

(3) Ogłoszenie to powinno podać do wiadomości także termin i miejsce rozprawy ustnej oraz władzę, do której należy zgłaszać pisemne lub ustne wnioski w czasie wyłożenia planów.

§ 12. (1) Do ustnej rozprawy należy wezwać osoby składające projekt oraz właścicieli lub posiadaczy gruntów, na których ma być założone projektowane lotnisko, reprezentantów gminy oraz ewentualnych rzeczoznawców, wyznaczonych przez Ministra Komunikacji.

(2) Ponadto do rozprawy tej powinni być zawezwani właściciele: terenów przylegających do projektowanego lotniska, napowietrznych linij elektrycznych wszelkiego rodzaju i anten oraz wszelkich innych urządzeń, mających ponad 6 metrów wysokości, a znajdujących się w promieniu 2 kilometrów, licząc od środka projektowanego lotniska.

§ 13. (1) Protokół z rozprawy ustnej wraz z podaniem i załącznikami przesyła wojewódzka władza administracji ogólnej do Ministerstwa Komunikacji.

(2) O uwzględnieniu sprzeciwu zgłoszonego przez osobę biorącą udział w rozprawie, decyduje Minister Komunikacji.

§ 14. Po otrzymaniu wyników rozprawy, Ministerstwo Komunikacji, zgodnie z postanowieniem § 100 rozporządzenia z dnia 18 listopada 1930 r., o rzeczowych świadczeniach wojennych (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 707) — przesyła jeden egzemplarz zgłoszenia wraz z załącznikami i odpisem wyników rozprawy do Ministerstwa Spraw Wojskowych, w celu zasięgnięcia opinji co do przystosowania danego lotniska do potrzeb wojennych.

§ 15. Postanowienia §§ 11 — 14 rozporządzenia niniejszego stosują się również i do przypadków zakładania lotnisk przez Ministerstwo Komunikacji we własnym zakresie.

§ 16. (1) Na podstawie wyników rozprawy oraz opinji Ministra Spraw Wojskowych (§ 14), a co do lotnisk w pasie granicznym i Ministra Skarbu, Minister Komunikacji zezwala na założenie lotniska, zwracając jednocześnie osobie interesowanej jeden zatwierdzony komplet załączników technicznych, dołączonych do zgłoszenia.

(2) Zezwolenie na założenie lotniska użytku publicznego lub lotniska użytku specjalnego (§ 6 punkt 2, lit. a) nie upoważnia do uruchomienia lotniska.

(3) Udzielone zezwolenie nie narusza w niczem postanowień przepisów policyjno-budowlanych.

§ 17. W zezwoleniach na założenie lotniska mogą być nałożone na osoby interesowane następujące obowiązki:

1) wybudowania lotniska w oznaczonym okresie czasu,

2) wybudowania na lotnisku, zgodnie ze wskazówkami zainteresowanych władz, dostatecznej ilości lokali lub pomieszczeń oraz urządzeń, niezbędnych do normalnego urzędowania organów tych władz, w związku ze sprawowaniem przez nie nadzoru nad lotniskiem i ruchem lotniczym na niem,

3) usunięcia, przeniesienia, przebudowy, pomalowania lub oświetlenia przeszkód wokół lotniska na koszt osoby interesowanej.

§ 18. Urzędy, instytucje i osoby, które otrzymały zezwolenie na założenie lotniska użytku publicznego lub lotniska specjalnego, uzyskują jednocześnie tytuł do dochodzenia uprawnień, wynikających z art. 23 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr. 31, poz. 294) oraz innych ustaw, zawierających analogiczne uprawnienia na rzecz lotnictwa.

§ 19. Zezwolenie na założenie lotniska jest uprawnieniem osobistem i nie może być odstępowane innym osobom bez zgody Ministra Komunikacji.

B. Warunki uruchamiania lotnisk.

§ 20. (1) Uruchomienie lotniska użytku publicznego oraz lotnisk użytku specjalnego następuje na podstawie zezwolenia Ministerstwa Komunikacji. Wydanie zezwolenia zależy od uprzedniego stwierdzenia przez rzeczoznawcę Ministerstwa Komunikacji, delegowanego na koszt osoby interesowanej, że lotnisko zostało założone i urządzone zgodnie z warunkami zezwolenia na założenie.

(2) Przy udzielaniu zezwolenia na uruchomienie lotniska, Ministerstwo Komunikacji może żądać od osoby interesowanej przedstawienia dodatkowych planów i szkiców lotniska w skali i ze szczegółami, jakie uzna za potrzebne.

§ 21. (1) Każdorazowe uruchomienie lotniska podaje Ministerstwo Komunikacji do wiadomości publicznej w drodze obwieszczenia.

(2) Do obwieszczenia powinny być dołączone: opis lotniska, mapa topograficzna i plan sytuacyjny.

§ 22. (1) Z chwilą uruchomienia wszystkie lotniska zaczynają podlegać kontroli Ministerstwa Komunikacji lub władz albo też organów przez to Ministerstwo upoważnionych.

(2) Osoby upoważnione do kontroli mają prawo wstępu o każdej porze na lotniska oraz do wszelkich pomieszczeń i urządzeń tam się znajdujących, celem sprawdzenia, czy korzystanie z lotnisk odbywa się zgodnie z warunkami zezwolenia na założenie i uruchomienie lotniska oraz mają prawo kontrolowania ksiąg i dokumentów, dotyczących:

a) pobierania opłat za korzystanie z lotniska i

b) ruchu statków powietrznych na lotnisku.

C. Postanowienia, dotyczące lotnisk istniejących.

§ 23. (1) Lotniska istniejące, założone i uruchomione bez zachowania procedury przewidzianej w rozdziałach A—B, powinny być przystosowane do warunków, przewidzianych w tych rozdziałach.

(2) Osoby i instytucje interesowane, będące właścicielami lub użytkownikami lotnisk już istniejących powinny w ciągu dwóch miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia niniejszego nadesłać do Ministerstwa Komunikacji zgłoszenie wraz z załącznikami, wymienionemi w punktach 2) — 6) § 7 i punktach 2) — 4) ust. (1) § 8.

(3) Lotniska, których właściciele lub użytkownicy nie nadeślą zgłoszeń w terminie wskazanym w ustępie poprzednim, mogą ulec zamknięciu.

(4) Postanowienia ustępów (1), (2) i (3) nie dotyczą lotnisk, będących w posiadaniu Ministerstwa Komunikacji, oraz lotnisk pozostających w zarządzie tego Ministerstwa.

§ 24. (1) Ministerstwo Komunikacji może uzależnić zatwierdzenie lotniska istniejącego (§ 23 ust. 1) od przystosowania go do warunków, przewidzianych w rozporządzeniu niniejszem oraz w przepisach wydanych na podstawie § 3 ust. (4), wyznaczając jednocześnie termin dokonania takiego przystosowania.

(2) Przy zatwierdzaniu lotnisk i urządzeń istniejących mają zastosowanie również postanowienia § 17.

(3) Lotniska, nie przystosowane do warunków wyznaczonych i w terminie wskazanym przez Ministerstwo Komunikacji ulegają zamknięciu.

D. Warunki eksploatacji lotnisk.

§ 25. (1) Lotniska powinny być utrzymywane stale w stanie, umożliwiającym ruch lotniczy, zarówno we dnie jak i w nocy, jeżeli na danem lotnisku ruch nocny został dopuszczony.

(2) Na każdem lotnisku, z wyjątkiem lotnisk użytku ściśle prywatnego (§ 6 pkt. 2) lit. b), port lotniczy powinien być odgrodzony od pola wzlotów. Wyjątki od powyższego są dopuszczalne za zgodą Ministerstwa Komunikacji.

(3) Przepisy porządkowe, dotyczące ruchu osobowego i kołowego na lotniskach, o prowadzeniu robót na nich i t. p. określi osobna instrukcja.

(4) Na każdem lotnisku powinien być wywieszony w miejscu widocznem i łatwo dostępnem regulamin, normujący korzystanie z danego lotniska, zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 26. (1) Wszelkie istotne zmiany w budowie lub urządzeniu lotniska, mogące wywrzeć wpływ na zmianę kategorji lub klasy albo zmniejszyć bezpieczeństwo żeglugi powietrznej, mogą być dokonywane jedynie po uprzedniem zatwierdzeniu planów tych zmian.

(2) Wszelkie roboty na lotnisku, mogące zagrażać bezpieczeństwu żeglugi powietrznej powinny być zgłaszane Ministerstwu Komunikacji co najmniej na tydzień przed ich rozpoczęciem.

(3) W przypadkach, gdy prowadzenie robót na lotnisku czyni je częściowo lub czasowo niebezpiecznem dla żeglugi powietrznej, Ministerstwo Komunikacji zarządza prowizoryczne zamknięcie lotniska lub korzystanie z niego uzależnia od zachowania wskazanych przez siebie środków ostrożności.

(4) Zamknięcie lotniska lub częściowe ograniczenie korzystania z niego podaje się do wiadomości publicznej w drodze obwieszczenia.

§ 27. Wszelkie roboty na lotniskach, zagrażające bezpieczeństwu żeglugi powietrznej powinny być specjalnie sygnalizowane nadlatującym statkom powietrznym w sposób, jaki ustala osobna instrukcja.

§ 28. (1) Zmiany w osobie właściciela albo użytkownika lotniska powinny być w ciągu 2 tygodni od dnia powstania zgłoszone Ministerstwu Komunikacji. Obowiązek ten ciąży zarówno na oddawcy lotniska, jak i na osobie przejmującej lotnisko na własność lub do użytkowania.

(2) Właściciele lub użytkownicy lotnisk powinni wyznaczyć osobę obowiązaną do zarządzania lotniskiem i odpowiedzialną za ten zarząd przed władzami państwowemi. Postanowienie powyższe nie dotyczy lotnisk państwowych lub pozostających w zarządzie państwowym.

(3) Wyznaczenie zarządzającego lotniskiem powinno być przedstawione Ministerstwu Komunikacji w ciągu tygodnia do zatwierdzenia. Zarządzającym może być również właściciel lub użytkownik lotniska.

§ 29. (1) Osoby i instytucje, które użytkują tereny lotnisk lub urządzenia pomocnicze dla potrzeb żeglugi powietrznej, będące własnością Skarbu Państwa lub pozostające w zarządzie państwowym, powinny wyznaczyć swych przedstawicieli, odpowiedzialnych za zgodne z przeznaczeniem i obowiązującemi przepisami użytkowanie tych przedmiotów.

(2) Postanowienie, zawarte w ustępie poprzednim, stosuje się analogicznie do osób i instytucyj, użytkujących tereny prywatnych lotnisk użytku publicznego i urządzeń na nich, z tem, że wyznaczeni przedstawiciele są odpowiedzialni przed zarządzającym lotniskiem.

§ 30. (1) Na każdem lotnisku komunikacyjnem organem nadzorczym Ministerstwa Komunikacji jest zawiadowca portu.

(2) Na lotniskach komunikacyjnych państwowych lub pozostających w zarządzie państwowym zawiadowca portu sprawuje zarząd temi lotniskami oraz nadzór nad przestrzeganiem przepisów żeglugi powietrznej.

(3) Na lotniskach komunikacyjnych prywatnych zawiadowca portu sprawuje nadzór nad prawidłowem funkcjonowaniem i eksploatowaniem tych lotnisk oraz nad przestrzeganiem przepisów żeglugi powietrznej.

(4) Sposób wykonywania służby przez zawiadowców portów lotniczych ustala osobna instrukcja.

§ 31. (1) W przypadkach, gdy na lotniskach, innych niż wymienione w § 30, niema wyznaczonych zawiadowców portów lotniczych, nadzór ogólny nad temi lotniskami, z wyjątkiem nadzoru technicznego,

sprawują właściwe terytorjalnie władze administracji ogólnej.

(2) Sposób wykonywania nadzoru, o którym mowa w ustępie poprzednim, ustala osobna instrukcja.

E. Warunki korzystania z państwowych lotnisk użytku publicznego.

§ 32. Osoby i instytucje, korzystające z państwowych lotnisk użytku publicznego, powinny się stosować do wszelkich obowiązujących na danem lotnisku przepisów i regulaminów, oraz do zarządzeń i poleceń zawiadowców portów lub innych organów władz państwowych, wykonywujących zarząd i nadzór nad temi lotniskami.

§ 33. (1) Użytkowanie części terenu lotnisk i urządzeń lotniskowych, należących do Skarbu Państwa odbywa się na zasadzie umów, zawartych przez Ministerstwo Komunikacji z osobami interesowanemi.

(2) Uprawnienia nadane osobom i instytucjom na lotniskach państwowych podlegają rewizji w celu dostosowania do postanowień rozporządzenia niniejszego.

F. Korzystanie z lotnisk użytku publicznego innych niż państwowe.

§ 34. (1) Korzystanie z niepaństwowych lotnisk użytku publicznego powinno odbywać się zgodnie z warunkami zezwolenia, wydanego przez Ministra Komunikacji na założenie i uruchomienie lotniska, oraz zgodnie z postanowieniami rozporządzenia niniejszego.

(2) Na lotniskach tych powinny być hangarowane, obsługiwane i zaopatrywane wszelkie statki powietrzne, które na nich lądują.

(3) Przerwanie lub zawieszenie eksploatacji takich lotnisk może nastąpić jedynie po uprzedniem sześciomiesięcznem zawiadomieniu Ministerstwa Komunikacji.

G. Wynagrodzenie za korzystanie z lotnisk użytku publicznego.

§ 35. Wynagrodzenie za korzystanie z lotnisk i hangarów oraz urządzeń na lotniskach może być pobierane jedynie na lotniskach użytku publicznego, bądź też do nich przyrównanych (§ 49).

§ 36. (1) Polskie statki powietrzne: wojskowe, celne, policyjne oraz użytkowane przez Ministerstwo Komunikacji są całkowicie zwolnione od uiszczenia opłat za starty i lądowania na wszystkich lotniskach bez wyjątku.

(2) Inne statki powietrzne, będące własnością Skarbu Państwa lub w rozporządzeniu władz państwowych, są całkowicie zwolnione od opłat za starty i lądowania na lotniskach państwowych lub lotniskach pozostających w zarządzie państwowym.

(3) Statki wymienione w ust. 1 i 2 są również zwolnione całkowicie od uiszczania opłat za korzystanie z hangarów i urządzeń lotniskowych, stanowiących własność Skarbu Państwa lub pozostających w zarządzie państwowym.

§ 37. (1) Prywatne statki powietrzne, należące do polskich instytucyj społecznych i związków sportowych lub koncesjonowanych polskich przedsiębiorstw komunikacji powietrznej, jak również do obywateli polskich, którzy przyczynili się do rozwoju lotnictwa polskiego, mogą być zwalniane od opłat za korzystanie z lotnisk państwowych oraz hangarów i urządzeń na tych lotniskach, na podstawie zarządzeń Ministra Komunikacji.

(2) Zarządzenia te będą ustalały okres, na jaki zwolnienie od opłat zostało przyznane.

(3) Prywatne statki powietrzne, należące do obywateli obcych mogą być zwalniane od opłat na lotniskach państwowych lub pozostających w zarządzie państwowym na zasadzie obowiązujących umów i porozumień międzynarodowych lub też w przypadkach wyjątkowych na podstawie zarządzeń Ministra Komunikacji.

(4) Od opłat za korzystanie z lotnisk państwowych oraz hangarów i urządzeń na tych lotniskach będą zwalniane samoloty przedsiębiorstw budowy samolotów, lądujące na tych lotniskach w czasie odbywania lotów próbnych, o ile zostanie stwierdzone, że lądowanie ma charakter przymusowy, spowodowany siłą wyższą.

§ 38. (1) Taryfy opłat na lotniskach państwowych użytku publicznego, lub będących w zarządzie państwowym ustala Minister Komunikacji.

(2) Na innych lotniskach użytku publicznego taryfy te są ustalane przez właściciela lub użytkownika lotniska, a obowiązują po uprzedniem zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji.

(3) Przy zatwierdzaniu taryf Ministerstwo Komunikacji może żądać wszelkich dowodów usprawiedliwiających kalkulację opłat, wyszczególnionych w przedstawionych do zatwierdzenia taryfach.

(4) Taryfy, o których mowa w ust. (1) i (2), po ich ustaleniu lub zatwierdzeniu powinny być podane do wiadomości publicznej.

(5) Na każdem lotnisku użytku publicznego w miejscu widocznem i łatwo dostępnem powinna być wywieszona taryfa opłat, obowiązująca na danem lotnisku.

§ 39. (1) Przy ustalaniu lub zatwierdzaniu opłat za starty i lądowania powinny być zachowane następujące zasady:

a) najniższą normę stawki ustala się od statków powietrznych z silnikami do 100 KM; dla statków powietrznych o większej mocy silników podwyższa się stawkę o 20%, za każde następne rozpoczęte 100 KM,

b) za każdy następny start i lądowanie, odbywające się tego samego dnia bez wprowadzenia statku powietrznego do hangaru, stawkę obniża się o 50%; jeżeli ilość takich startów i lądowań przekroczy liczbę 5, dalszych opłat za start i lądowanie dokonanych w tych samych warunkach nie pobiera się,

c) za sam start lub samo lądowanie opłata wynosi 50% stawki ustalonej według punktu a),

d) na lotniskach nie posiadających służby startowej opłaty jednorazowe, pobierane stosownie do postanowień pod lit. a), b), c) obniża się o 50%.

e) za starty i lądowania nocne pobiera się stawkę podwójną; za start lub lądowanie nocne uważa się start lub lądowanie dokonane w okresie czasu zawartym pomiędzy jedną godziną przed zachodem słońca, a jedną godziną po wschodzie; jeżeli lotnisko nie posiada urządzeń oświetleniowych i sygnalizacyjnych nocnych, opłatę obniża się o 25%,

f) za abonament kwartalny, stawka kwartalna powinna wynosić jedną piątą część stawki jednorazowej, pomnożonej przez dziewięćdziesiąt,

g) za abonament roczny, stawka roczna powinna wynosić iloczyn stawki kwartalnej przez trzy,

h) od samolotów, posiadających zamiast płóz ogonowych kółka, opłatę należną obniża się o 10%.

(2) W opłatach za start i lądowanie mieści się wynagrodzenie za użycie służby startowej lotniska, celem odprowadzenia statku powietrznego ze startu i na start, zapuszczenie śmigła, przyniesienie benzyny i smarów, napełnienie zbiorników i chłodnicy, tudzież za korzystanie z informacyj meteorologicznych, a w wypadku odlotów i lądowań nocnych za korzystanie z urządzeń oświetleniowych i sygnalizacyjnych.

§ 40. (1) Przy ustalaniu i zatwierdzaniu opłat za korzystanie z hangarów powinny być zachowane następujące zasady:

a) stawkę zasadniczą oblicza się od jednego metra kwadratowego powierzchni zajmowanej w ciągu doby przez statek powietrzny; za dobę uważa się każde rozpoczęte dwadzieścia cztery godziny, przyczem opłatę normalną pobiera się za czas od 1 doby do 1 tygodnia; za każdy rozpoczęty tydzień następny, do jednego miesiąca opłatę za dany tydzień obniża się stale o 10%,

b) za abonament kwartalny stawka kwartalna powinna wynosić 20% stawki normalnej, pomnożonej przez dziewięćdziesiąt,

c) za abonament roczny stawka roczna wynosi trzykrotną kwotę stawki kwartalnej.

(2) Ogólną ilość metrów kwadratowych oblicza się, mnożąc rozpiętość statku przez jego długość. Za samoloty ze składanemi skrzydłami pobiera się opłaty za powierzchnię zajmowaną przez samolot ze skrzydłami złożonemi.

(3) Stawki kwartalna i roczne mogą być tylko wtedy stosowane, jeżeli zostały opłacone zgóry za dany okres czasu.

(4) Uiszczenie opłat wyszczególnionych wyżej uprawnia do korzystania z oświetlenia i ogrzewania w hangarach i pomocy personelu, obsługującego hangary (wtoczenie i wytoczenie statku powietrznego) oraz dozór tego statku. W przypadkach braku oświetlenia w hangarze opłatę obniża się o 10%, za brak zaś pomocy personelu i dozoru opłatę obniża się o dalsze 30%.

§ 41. Opłaty kwartalne i roczne, o których mowa w §§ 39 i 40 uiszczone za dany statek powietrzny na jednem lotnisku, uprawniają do bezpłatnych startów i lądowań oraz do bezpłatnego korzystania z hangarów eksploatowanych na lotniskach przez tego samego właściciela lub użytkownika.

§ 42. (1) Za pomieszczenia na biura, warsztaty, magazyny i t. p. zajmowane w budynkach i urządzeniach pozostających w zarządzie Ministra Komunikacji, pobiera się opłaty ustalone przez Ministra Komunikacji.

(2) Postanowienie ust. (1) nie dotyczy biur i urządzeń niezbędnych dla użytku służbowego organów władz celnych, bezpieczeństwa publicznego i sanitarnych, urzędujących na lotniskach, o których mowa w tym ustępie.

§ 43. Za materjały pędne, nabywane według cen rynkowych, oblicza się należność tych cen plus 10% kosztów handlowych.

§ 44. Do postoju w hangarach i warsztatach na lotniskach użytku publicznego mogą być przyjmowane tylko te statki powietrzne, których załoga bądź:

a) przedstawi dowód stwierdzający, że zostały one ubezpieczone do wysokości ich wartości rzeczywistej od ognia i uszkodzeń spowodowanych ogniem, lub powstałych wskutek akcji ratunkowej, wywołanej pożarem, w jednem z krajowych towarzystw ubezpieczeniowych, gdy chodzi o statki polskie, albo też w jednem z tego rodzaju towarzystw zagranicznych, gdy chodzi o statki zagraniczne,

b) wypełni deklarację ubezpieczeniową i opłaci określoną w taryfie krótkoterminową stawkę ubezpieczeniową od ognia i uszkodzeń, spowodowanych ogniem lub powstałych wskutek akcji ratunkowej, wywołanej pożarem,

c) wypełni deklarację o zrzeczeniu się dochodzenia wszelkiego rodzaju odszkodowania za szkody i straty, powstałe wskutek pożaru i uszkodzenia.

§ 45. (1) W związku z postanowieniami § 44 lit. b) wszystkie osoby fizyczne lub prawne, będące właścicielami lub użytkownikami lotnisk użytku publicznego, bądź też właścicielami lub użytkownikami hangarów, budynków albo urządzeń, znajdujących się na tych lotniskach, obowiązane są zawrzeć z jednem z krajowych towarzystw ubezpieczeniowych umowę, mającą na celu ubezpieczenie od pożaru i uszkodzenia statków powietrznych, korzystających z postoju w hangarach.

(2) Warunki ubezpieczenia jak również i taryfy ubezpieczeniowe, winny być przedstawione Ministrowi Komunikacji.

§ 46. (1) Na lotniskach państwowych użytku publicznego, lub będących w zarządzie Ministerstwa Komunikacji, opłatę za start i lądowanie pobiera zawiadowca portu lotniczego, opłaty zaś za korzystanie z postoju w hangarach, opłaty ubezpieczeniowe oraz za korzystanie z pomieszczeń, pobiera zawiadowca portu tylko wtedy, gdy hangar lub budynek, będący własnością Skarbu Państwa, lub użytkowany przez Państwo jest pod zarządem Ministerstwa Komunikacji.

(2) Sposób pobierania przez zawiadowców portów tych opłat oraz sposób przekazywania pieniędzy do kas skarbowych, ustala osobna instrukcja.

(3) We wszystkich innych przypadkach opłaty pobiera osoba fizyczna lub prawna eksploatująca hangar, budynek lub urządzenie, będące własnością Skarbu Państwa, bądź użytkującą pewien obszar gruntu, wydzielony z danego lotniska państwowego, na którem wspomniane wyżej osoby zbudowały własne hangary, budynki lub specjalne urządzenia.

§ 47. (1) Osoby, eksploatujące lotniska użytku publicznego, obowiązane są prowadzić dokładne wykazy pobieranych przez siebie opłat za korzystanie z lotnisk i hangarów oraz urządzeń na nich.

(2) Wykazy te powinny być przedstawiane na każde żądanie zawiadowcy portu lub organów kontrolnych Ministerstwa Komunikacji.

§ 48. (1) Na lotniskach państwowych lub pozostających w zarządzie Ministerstwa Komunikacji zatwierdzeniu Ministerstwa Komunikacji podlegają również wszelkie taryfy opłat i cenniki przedsiębiorstw handlowych prywatnych, działających na terenie danego lotniska lub kilku lotnisk jednocześnie.

(2) Założenie i uruchomienie przedsiębiorstwa handlowego prywatnego na lotniskach wymienionych w ustępie poprzednim wymaga zezwolenia Ministra Komunikacji.

H. Korzystanie z lotnisk specjalnych.

§ 49. (1) Korzystanie z lotnisk specjalnych powinno się odbywać zgodnie z warunkami zezwolenia wydanego przez Ministra Komunikacji oraz zgodnie z postanowieniami rozporządzenia niniejszego.

(2) W przypadkach, zasługujących na uwzględnienie, Ministerstwo Komunikacji może zezwolić na otwarcie takich lotnisk do użytku publicznego, bądź to dla pewnych kategoryj statków powietrznych, bądź też w pewnych porach dnia. W tym ostatnim przypadku lotniska te będą traktowane, jako lotniska użytku publicznego.

I. Korzystanie z lotnisk użytku ściśle prywatnego.

§ 50. (1) Z lotnisk użytku ściśle prywatnego (§ 6 ust. (2) lit. b) może wyłącznie korzystać właściciel lub użytkownik lotniska, oraz osoby przez niego upoważnione.

(2) Lądowanie na tych lotniskach bez zgody właściciela lub użytkownika lotniska jest wzbronione, z wyjątkiem wypadków spowodowanych siłą wyższą.

IV. TERENY POMOCNICZE.

§ 51. Tereny pomocnicze dzielą się na tereny czasowe i prowizoryczne.

§ 52. (1) Za tereny czasowe uważa się tereny, obrane na pewien okres czasu do urządzania publicznych lotów pokazowych, propagandowych lub dokonywania specjalnych prac lotniczych, zarobkowych, koncesjonowanych przez Ministerstwo Komunikacji (jako to: aerofotogrametrja, walka ze szkodnikami leśnymi, taksówki lotnicze, pogotowie lekarskie lotnicze, reklama lotnicza i t. p.). Warunki, jakim powinny odpowiadać te tereny ustalają przepisy o których mowa w ust. (4) § 3.

(2) Użytkowanie takich terenów odbywać się może jedynie za zgodą osób, mających prawo do dysponowania temi terenami oraz za zezwoleniem właściwych powiatowych władz administracji ogólnej. Odpowiedzialność za wybór terenu i za ewentualne szkody powstałe wskutek urządzania lotów lub wykonywania prac lotniczych ponosi osoba urządzająca loty lub wykonywująca te prace.

§ 53. (1) Za tereny prowizoryczne uważa się wszelkie tereny, nadające się do przygodnego lądowania i odlotu statków powietrznych.

(2) Lądowanie na tych terenach może się odbywać, z wyjątkiem wypadków przymusowego lądowania, tylko za zezwoleniem osoby mającej prawo do dysponowania terenem.

§ 54. (1) Lądowania przygodne na terenach prowizorycznych bez zgody osób uprawnionych do dysponowania terenem są dopuszczalne jedynie w tych przypadkach, gdy upoważnienie do wykonywania lotów (licencja) osoby pilotującej statek powietrzny oraz karta rejestracyjna tego statku są zaopatrzone w odpowiednie adnotacje urzędowe, zezwalające na dokonywanie tych lądowań.

(2) Odpowiednią adnotację na upoważnieniu (licencji) może otrzymać tylko pilot, który:

a) wykaże się dostateczną praktyką w dokonywaniu lądowań na małych terenach,

b) nie był dotychczas karany za naruszenie przepisów o żegludze powietrznej.

(3) Uzyskanie odpowiedniej adnotacji na karcie rejestracyjnej statku uzależnia się od spełnienia następujących warunków:

a) statek powietrzny powinien posiadać wszelkie warunki konieczne do lądowania na terenach prowizorycznych;

b) statek powietrzny powinien być ubezpieczony do wysokości 20.000 złotych od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane lądowaniem przygodnem;

c) dowód ubezpieczenia statku powinien być złożony w Ministerstwie Komunikacji.

(4) W razie naruszenia obowiązujących przepisów lotniczych, uprawnienia nadane zgodnie z postanowieniami ust. (2) i (3) mogą być w każdej chwili zawieszone lub cofnięte przez Ministerstwo Komunikacji.

V. URZĄDZENIA POMOCNICZE.

§ 55. (1) Projekty techniczne urządzeń pomocniczych na lotniskach (§ 1 ust. (2), jak również projekty zmian w istniejących urządzeniach pomocniczych powinny być przed wykonaniem przedstawione w 2 egzemplarzach wraz z odpowiedniem podaniem Ministrowi Komunikacji do zatwierdzenia.

(2) W podaniu powinny być wyszczególnione imię, nazwisko i obywatelstwo osoby lub nazwa, skład i przynależność państwowa zarządu instytucji, zamierzającej założyć i eksploatować urządzenie, nazwa lotniska, na którem ma być zbudowane projektowane urządzenie, rodzaj i charakter tego urządzenia, oraz cel jego założenia i warunki korzystania.

(3) W przypadku, gdy zamierzone urządzenie ma być założone na lotnisku nie będącem w rozporządzeniu osoby ubiegającej się o zezwolenie, do podania należy dołączyć dowód, stwierdzający zgodę na założenie urządzenia osoby mającej prawo rozporządzania lotniskiem.

§ 56. W udzielonem przez Ministerstwo Komunikacji zezwoleniu powinny być umieszczone wszelkie warunki, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

§ 57. (1) Uruchomienie urządzenia może nastąpić dopiero po uznaniu urządzenia przez przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji za nadające się do użytku.

(2) Wszelkie opłaty pobierane za korzystanie z urządzeń pomocniczych, podlegają uprzedniemu zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji.

§ 58. Podania o zezwolenie na założenie urządzeń pomocniczych poza obrębem lotnisk oraz o zatwierdzenie projektów umieszczenia przyrządów i znaków sygnalizacyjnych dla potrzeb żeglugi powietrznej na nieruchomej własności publicznej lub prywatnej należy przedstawiać Ministerstwu Komunikacji w 3-ch egzemplarzach.

§ 59. W podaniach powinny być wskazane:

a) władza państwowa lub przedsiębiorstwo lotnicze przedstawiające projekt,

b) rodzaj przyrządów i znaków oraz ich wymiary,

c) określenie nieruchomości, na której jest projektowane umieszczenie przyrządów i znaków,

d) imię i nazwisko (nazwa) oraz adres właściciela lub posiadacza nieruchomości, na której mają być umieszczone przyrządy i znaki.

§ 60. Projekt urządzenia pomocniczego, uznany za konieczny dla żeglugi powietrznej i możliwy do wykonania może być przesłany właściwemu wojewodzie, celem przeprowadzenia dochodzeń na miejscu. Wojewoda, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego w sposób analogiczny, jak to zostało przewidziane w §§ 11 i 12 ust. (2) zwraca projekt wraz z wynikiem rozprawy do Ministerstwa Komunikacji.

§ 61. Decyzja Ministra Komunikacji, zatwierdzająca projekt stanowi tytuł egzekucyjny i w razie potrzeby przymusowego wykonania projektu może być przedstawiona przez wnioskodawcę powiatowej władzy administracji ogólnej, która w charakterze władzy egzekucyjnej postąpi wówczas w myśl przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu przymusowem w administracji (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 342).

§ 62. Szkody, wspomniane w art. 25 ust. 3 rozporządzenia o prawie lotniczem mają być dochodzone w drodze sądowej.

VI. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

§ 63. Zezwolenie udzielone na założenie i uruchomienie lotniska lub urządzenia pomocniczego może być w każdym czasie zawieszone lub cofnięte przez Ministra Komunikacji, jeżeli lotnisko lub urządzenie:

a) nie zostało założone i urządzone w okresie czasu wskazanym w zezwoleniu,

b) zostało wybudowane i uruchomione wbrew warunkom przewidzianym w obowiązujących przepisach,

c) jest użytkowane w sposób niezgodny z postanowieniami rozporządzenia niniejszego.

§ 64. W przypadkach naruszenia postanowień rozporządzenia niniejszego przez osoby lub instytucje, korzystające stale z lotnisk użytku publicznego i urządzeń pomocniczych lotniskowych, Ministerstwo Komunikacji jest uprawnione:

a) na lotniskach państwowych — zabronić tym osobom lub instytucjom korzystania z danego lotniska państwowego czasowo lub stale,

b) na lotniskach prywatnych — żądać od właściciela lub użytkownika lotniska by zakazał tym osobom lub instytucjom korzystania z takiego lotniska czasowo lub stale.

§ 65. Sankcje przewidziane w §§ 63 i 64 będą stosowane niezależnie od postanowień, przewidzianych w art. 72 punkty 1) i 2), art. 73 punkt 1) oraz art. 75 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).

§ 66. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w trzy miesiące po dniu ogłoszenia. Jednocześnie tracą moc obowiązującą:

a) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o trybie postępowania administracyjnego w przedmiocie umieszczania przyrządów i znaków sygnalizacyjnych dla potrzeb żeglugi powietrznej na nieruchomej własności publicznej i prywatnej (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr. 1, poz. 7),

b) rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 8 maja 1929 r. o przypadkach, w których statki powietrzne mogą korzystać z lotnisk, hangarów, urządzeń lotniskowych i materjałów pędnych oraz z pomocy odnośnego personelu lotniczego, jako też o sposobie wynagrodzenia za to korzystanie (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 461),

c) rozdział II rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 25 kwietnia 1929 r. o szlakach powietrznych, wyznaczonych do lotu ponad obszarem państwa, oraz o lotniskach otwartych dla żeglugi powietrznej zagranicznej i krajowej (Monitor Polski Nr. 220, poz. 514).

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*

39.

Nr. L-III/442/195 z dnia 5 stycznia 1934 r. w sprawie rejestracji statków powietrznych pochodzenia zagranicznego.

Jednym z warunków wpisania statku powietrznego do Rejestru Państwowego tych statków, prowadzonego przez Ministerstwo Komunikacji, jest przewidziane w punkcie 3) ust. 1 art. 10 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. Nr. 31 z 1928 r., poz. 294) stwierdzenie faktu, że taki statek nie jest wpisany do żadnego z rejestrów zagranicznych.

W wykonaniu powyższego, przy rejestracji statku powietrznego pochodzenia zagranicznego, który był uprzednio zarejestrowany w państwie obcem, Ministerstwo Komunikacji żąda, zgodnie z postanowieniem § 4 ust. 2 punkt 7 rozporządzenia wykonawczego z dnia 5 kwietnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 69, poz. 635), przedstawienia odpowiedniego, poświadczonego konsularnie dowodu urzędowego, wystawionego przez państwo obce, w którem statek pawietrzny był zarejestrowany (lub odpisu tego dowodu), że statek został prawidłowo wykreślony z rejestru danego państwa obcego.

Ponieważ wydarzyło się ostatnio parę przypadków zgłaszania do rejestru statków powietrznych pochodzenia zagranicznego, przyczem wyżej wspomniany dowód nie został przedstawiony, Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że celem uniknięcia na przyszłość trudności przy rejestrowaniu statków powietrznych, osoby interesowane, przed zgłoszeniem statku powietrznego do rejestracji w Polsce, powinny zaopatrzyć się w odpowiedni dowód, stwierdzający skreślenie statku powietrznego z rejestru zagranicznego.

40.

Nr. L-IV/881/5 z dnia 11 stycznia 1934 r. w sprawie drobnych wydatków dla radjostacyj.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że zapotrzebowania na potrzebny do ruchu drobny materjał techniczny, drobny inwentarz, montaż oraz przygodne roboty na radjostacjach nadawczych i odbiorczych w roku budżetowym 1934 winny być przedstawiane Dyrekcji przez zawiadowcę portu lotniczego Ministerstwa Komunikacji.

Zapotrzebowania te Dyrekcja załatwiać będzie natychmiast we własnym zakresie bez zatwierdzania pozycyj przez Departament Lotnictwa Cywilnego.

Wydatki na wyższe zapotrzebowania nie mogą przenosić rocznie 1.200 zł. z tem, że Dyrekcje rozdzielą tę sumę na okresy miesięczne według zapotrzebowania.

Sumy wydatkowane Dyrekcja pokrywać będzie z Dz. 5 § 9 wydatków zwyczajnych.

Zarazem Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że wszelkie sprawy radjostacji będzie przedstawiał do załatwienia i decyzji Zawiadowca Portu na zasadzie meldunków radjomechanika i radjotelegrafistów oraz własnej inicjatywy.

Wobec tego, że jak doświadczenie wykazało, poprawny stosunek z solidnemi firmami przy załatwianiu doraźnych zakupów można utrzymać jedynie przy uregulowaniu rachunków w należytych, a nie jak to miało miejsce w niektórych Dyrekcjach, w niepotrzebnie odkładanych terminach. Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji poleca Dyrekcji jaknajszybsze regulowanie tychże rachunków.

41.

Nr. L-IV/881/11 z dnia 26 stycznia 1934 r. w sprawie postępowania w wypadkach niemożności nadania przepisanych sygnałów lub zawiadomień radjo-lotniczych.

Na zasadzie niniejszego Zawiadowcy Portów polecą radjotelegrafistom portów Ministerstwa Komunikacji w wypadku niemożności nadania dla jakichkolwiek przyczyn sygnałów, czy zawiadomień, przepisanych rozkładem pracy radjostacyj — podać zainteresowanym stacjom w następnym, najbliższym wolnym momencie — przyczynę opuszczenia przepisanego sygnału lub zawiadomienia.

Opuszczenie powyżej określonej korespondencji, przepisanej rozkładem bez następnego wyjaśnienia zainteresowanym stacjom przyczyn opuszczenia, będzie traktowane jako niedbałość w wykonywaniu służby radjowej.

42.

Nr. L-III/571/3 z dnia 5 lutego 1934 r. w sprawie ścisłego przestrzegania dopuszczalnego ciężaru pilota, podanego w karcie kontrolnej szybowca.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na konieczność ścisłego przestrzegania dopuszczalnego ciężaru pilota podanego w karcie kontrolnej szybowca, gdyż przeciążenie szybowca powoduje zmniejszenie spółczynnika bezpieczeństwa.

Z tego względu czyni się odpowiedzialnymi wszystkich instruktorów szybowcowych za wypadki, w których zostanie udowodnione, że dopuszczalny ciężar pilota został przekroczony.

43.

Okólnik Nr. L-III/486/6 z dnia 5 lutego 1934 r. w sprawie przeszkód na lotnisku w Poznaniu.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia ponownie, że na południe od szosy Poznań — Krzyżowniki między szosą a budynkami koszar 3 pułku lotniczego zostały ustawione dwa maszty radjowe o wysokości 30 m., w porze nocnej nieoświetlone. Wysokość masztów jest o 6 m. większa od najwyższych punktów budynków koszarowych, mających oświetlenie nocne.

Na południowy zachód od wioski Ławicy na krańcowym terenie lotniska jest w budowie stacja gonjometryczna.

Na powyższe przeszkody należy zwracać uwagę podczas przelotów.

44.

Nr. L-III/425/1 z dnia 6 lutego 1934 r. w sprawie przesyłania telegramów ostrzeżeń meteorologicznych.

Dyrekcje O. K. P. zarządzą, aby kolejowe posterunki meteorologiczne tak stałe, jak i ostrzeżeniowe, położone od najbliższego lotniska w odległości mniejszej niż 100 km., nadawały telegramy ostrzeżeniowe nietylko do swojej centrali meteorologicznej (Warszawa, Lwów, Katowice, Poznań, Wilno) lecz również jednocześnie do najbliższego lotniska.

45.

Nr. L—III/442/194 z dn. 6 lutego 1934 r. w sprawie zmian w Rejestrze Państwowym Statków Powietrznych

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia o następujących zmianach w Rejestrze Państwowym Statków Powietrznych:

A. Zostały wpisane do Rejestru Państwowego Statków Powietrznych.

L. p.	Typ	Nr. fabr.	Data zarejestr.	Nr. rej.	Znak rej.	Port macierzysty	Właściciel
1	R. W. D. 5	70	12. 10. 33	217	SP — AJP	Lwów	Aer. Lwowski
2	Hanriot 28	30177	24. 10. 33	218	SP — ALJ	Poznań	„ Poznański
3	Hanriot 28	30181	26. 10. 33	219	SP — AKU	Warszawa	„ Warszawski
4	Balon kulisty	2359	28. 10. 33	220	SP — ALL	Kraków	„ Krakowski
5	Hanriot 28	30285	13. 11. 33	221	SP — AHG	Wilno	„ Wileński
6	D. H. Moth	649	14. 12. 33	223	SP — ALH	Warszawa	„ Warszawski
7	R. W D. 5	71	9. 12. 33	224	SP — LOT	„	P. L. L. „Lot"
8	Hanriot 28	30147	3. 1. 34	225	SP — AKM	Poznań	Aer. Poznański
9	Hanriot 28	30105	30. 12. 33	226	SP — ALM	Łódź	„ Łódzki

B. Zostały skreślone z Rejestru Państwowego Statków Powietrznych.

L. p.	Typ	Nr. rej.	Znak rej.	Właściciel	Data skreślenia
1	P. W. S. 20	37	SP — AAY	P. L. L. „Lot"	30. 12. 1933
2	P. W. S. 20	38	SP — AAZ	„	„
3	W. Z. XI	95	SP — AEF	Inż. Zalewski Wł.	6. 2. 1934
4	Lublin R XI	120	SP — ACC	P. L. L. „Lot"	30. 12. 1933
5	Hanriot 28	131	SP — AGB	Lubelski Klub Lotn.	20. 1. 1934
6	„	136	SP — AGD	Łódzki „ „	31. 1. 1934
7	„	137	SP — AGE	„	„
8	P. Z. L. 5	143	SP — AFM	Aer. Śląski „	14. 11. 1933
9	Albatros	145	SP — AGT	„ Warszawski	30. 12. 1933
10	Hanriot 28	164	SP — AGZ	Łódzki Klub Lotn.	31. 1. 1934
11	„	181	SP — AHZ	Lubelski „ „	20. 1. 1934
12	L. K. L. IV	184	SP — AHR	„ „	20. 1. 1934

ZAWIADOMIENIE.

Międzynarodowa Komisja Żeglugi Powietrznej (C. I. N. A.) przystąpiła do wydawania książeczek informacyjnych dla lotnictwa międzynarodowego p. t. „Instructions Aéronautiques", zawierających wszelkie dane, dotyczące poszczególnych państw należących do C. I. N. A., a niezbędnych dla członków załogi statków powietrznych.

Książeczki te będą się ukazywały kolejno, w miarę dostarczania materjałów nadsyłanych przez poszczególne państwa.

Jako pierwsza ukazała się książeczka informacyjna, dotycząca Belgji. Następne książeczki będą dotyczyły Holandji i Polski.

W miarę ukazywania się dalszych książeczek, Ministerstwo Komunikacji będzie podawało o tem odpowiednie zawiadomienia.

Książeczka dotycząca Belgji, w cenie 3 franki fr. za 1 egzemplarz (łącznie z kosztem przesyłki) jest do nabycia w Sekretarjacie Generalnym C. I. N. A. adres: 15 bis, Rue Georges Bizet, Paris, 16-e.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 68314. 12.III.34. 2000.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28) Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.